

NEL 250° ANNIVERSARIO DELLA NASCITA

UMANITÀ DI GOLDONI

II

NELLA seconda metà dell'Ottocento Goldoni diffuse con la sua semplice o umile rappresentazione della realtà, con la sua sobria e sincera espressione di personaggi e di avvenimenti, un'aria schietta, un senso intimo e vero degli uomini e delle loro vicende, una sofferta esperienza della realtà e del mondo. L'uomo falsamente raffigurato nelle opere del decadente romanticismo, assurdo alterato nelle linee essenziali della sua fisionomia, sottoposto ai giochi scenici più balordi, rassomava, nella commedia goldoniana, il suo volto e la sua natura, e riacquistava la sua coscienza e la sua fede, tornava creatura viva, da fantoccio che era diventato, con umani sentimenti e pensieri, con passioni, tendenze, immagini e anche debolezze e virtù, che appartengono alla sua realtà. Per questa ripresa o ricomparsa dell'uomo e della realtà umana in un tempo in cui si era portata alle reazioni più violente contro la letteratura enfatica e retorica; in un tempo in cui, per insoddisfazione delle rappresentazioni false e fastose, si amava ritrovare, nelle opere di teatro, la vita più semplice, più umile, più quotidiana, anche più banale, con i sentimenti e con i pensieri più ordinari, si credette che si potessero annoverare nella medesima categoria di quelle opere anche le commedie goldoniane. Ma il cosiddetto *verismo* che caratterizzava la commedia «borghese», del secondo Ottocento e del primo Novecento, di un Giacomo e di un Praga, poteva confondersi o identificarsi col carattere della commedia di Carlo Goldoni? Forse le apparenze inducivano a questa identificazione, ma le apparenze ingannavano: poiché, se poteva riconoscersi un'affinità fra le vicende di una commedia goldoniana e quelle di una commedia «borghese», solo perché l'una e le altre si riportavano a una realtà umana e semplice, alla mano, sperimentabile da tutti, d'altra parte non c'era da stabilire altra affinità oltre questa evidenza comune di vita. Insomma, tanto gli scrittori borghesi moderni quanto il Goldoni si sarebbero ispirati alla realtà quotidiana, a personaggi, a fatti, a sentimenti, a pensieri che si possono conoscere facilmente: e per questo si sarebbero distaccati dalle opere letterarie e false e si sarebbero inseriti nella categoria del *verismo*. E, in buona fede, si è creduto da alcuni fra coloro che si sono maggiormente interessati o hanno amato il Goldoni, che la attrattiva dello scrittore veneziano consistesse nel suo *verismo*. «Veri» erano i suoi personaggi — l'avaro, il burbero, il bugiardo, il brontolone, il rustico, la locandiera, «vero» l'ambiente — la bottega del caffè, il campello, le calli veneziane, Chioggia; «veri» i sentimenti, nelle loro varie sfumature, dall'amore al capriccio, dalla tenerezza all'amarazza, dalla indulgenza all'insoddisfazione; «veri» i pettegolezzi, le chiacchiere, gli intrighi, gli equivoci, i malintesi. «Veri», si diceva, è tutto ciò: ma questo «vero» è anche *verismo*? Cioè, riproduce o copia la realtà, come, nel periodo veristico, accadeva in alcune delle commedie «borghesi»?

Siamo chiari: la vicenda della *Locandiera*, dei *Rusteghi*, della *Baruffa chiozzotta* può essere ridotta a un fatto di cronaca, come la vicenda di alcune commedie del Giacomini, del Praga e di Gerolamo Rovetta? A risposta di sì, bisognerebbe poi concludere che, a *Promessi sposi* sono riducibili a un fatto di cronaca e che anche il romanzo manzoniano appartiene al *verismo*. E questo ci pare piuttosto difficile ad ammettere. Anche se *Promessi sposi* potessero ridursi a una pagina di cronaca, risulterebbe evidente che quanto è narrato in quella pagina è lontanissimo — lontanissimo fino al punto da apparire interamente diverso — da quanto è narrato nel romanzo manzoniano. Nella pagina di cronaca apparirebbero soltanto alcuni elementi materiali ed esteriori, capaci di essere strutturati, nonché da un grande poeta come Alessandro Manzoni, da uno scrittore qualsiasi e forse anche da uno che non riuscisse neppure ad essere scrittore: ma in quella pagina non risulterebbero affatto la forza, la meraviglia, la suggestione, la originalità, la poetica del *Promessi sposi*. Tutto ciò appartiene appunto alle qualità caratteristiche ed essenziali del Manzoni: che, pur muovendo dal vero, lo completano, lo superano e lo trasfigurano. Vale a dire: si vede o si interpreta quanto con gli occhi o col senso comune non si riesce a scoprire; si vede e si avverte quanto pur c'è o è possibile che ci sia, senza peraltro

Luigi M. Personè



Si sono riuniti a Washington i massimi esponenti del partito democratico statunitense per concertare la campagna elettorale da svolgere in occasione delle elezioni per la Camera dei rappresentanti che avranno luogo nel 1958. Nella foto: l'incontro fra Truman e Stevenson

Il premio di poesia «Mastrolonardo»

Nella ricorrenza del venticinquesimo anniversario della scomparsa del poeta e patriota Giuseppe Mastrolonardo (Ruvo di Puglia, 21-8-1876-27-2-1932), è bandito per la terza volta un Premio nazionale di poesia intitolato al suo nome, allo scopo di onorarne la memoria e ricordare la coraggiosa opera di italianità ch'egli svolse a Trieste per la liberazione e l'annessione delle terre irredente alla Madre-patria.

Il valore complessivo dei vari premi ammonta a 800.000 lire, parte in denaro e parte in opere di artisti di fama nazionale, come Gian Rodolfo D'Accardi, Amleto Del Grosso, Spartaco Gregorio, Ibrahim Kodra, Enotrio Mastrolonardo, Aligi Sassu. Il primo premio è di 150.000 lire. Saranno assegnati anche un secondo e un terzo premio consistenti in diplomi, oltre ad alcuni elenchi e ad alcune segnalazioni. Il Premio «Giuseppe Mastrolonardo» è bandito per una lirica non edita in volume. I concorrenti possono inviare anche più liriche, sino a un massimo di dodici. I lavori in sette copie dattiloscritte; recanti in calce nome, cognome e indirizzo del concorrente, dovranno pervenire al segretario della giuria, via Plinio 45, Milano, entro il 10 luglio 1957.



La graziosa attrice francese Dany Robin è impegnata negli Studios de la Victorine a Nizza, alla lavorazione del nuovo film «L'uomo che morirà domani», diretto da E. Grévill

BELGRADO DOPO DODICI ANNI HA APERTO I SUOI CONFINI

Finalmente per gli jugoslavi una parola d'ordine gradita

L'incontro con i turisti italiani a Zagabria è stato aperto, corretto e senza diffidenze: sembra terminata l'epoca dell'odio e del rancore

DAL NOSTRO INVIATO

Zagabria, maggio

L'orgoglio nazionale degli jugoslavi è «l'Auto-cesta», cioè la nuova autostrada che collega Zagabria a Belgrado: 390 chilometri di cemento armato, una carreggiata larghissima che permette alle macchine più veloci di correre e superare senza pericoli, segnalazioni perfette, rettilineità quasi assoluta. Teoricamente, un'automobile di media cilindrata, si può mantenere sul «l'Auto-cesta» una media superiore ai cento all'ora.

La vergogna nazionale degli jugoslavi è la strada che da Zagabria porta a Lubiana. E' su questa specie di «route de villages», strada di campagna a fondo sassoso e bucherellata come il formaggio ginevrino, tutta polvere e ghiaia, dalle curve impossibili, dai tornanti a saliscendi, dove i camion corrono come pazzi sfiorando i pochi coraggiosi automobilisti che vi si avventurano, che si può constatare come nei regimi comunisti la pianificazione a scadenze quinquennali giochi dei brutti scherzi all'economia generale del paese.

«Volontari del lavoro»

Ci spieghiamo. Una decina d'anni fa — se i nostri ricordi sono esatti — la Jugoslavia decise di costruire la più bella e grande strada del mondo. C'erano i progetti, c'era anche il materiale e non mancava la mano d'opera: quest'ultima era fornita dai giovani «volontari del lavoro», le «brigade d'assalto» della pace. Reclutati piuttosto decisi vennero iniziati in Croazia e in Serbia; le terre occupate in forza del trattato di pace fornirono altro abbondante materiale umano, i camioni di concentramento di prigionieri diedero il loro contributo di tedeschi, austriaci e anche italiani. E dall'estero — a Trieste e in Carinzia — alcuni fanatici partirono cantando bellicose arie, armati di pala e piccone, per collaborare alla grande impresa. Trecentocinquanta chilometri di via di pala e piccone, per collimare alla grande impresa. Trecentocinquanta chilometri di via di pala e piccone, per collimare alla grande impresa.

Ci pare che la commedia del Goldoni, poco o molto che si riconosca, sia una testimonianza di quello spirito e di quella virtù.

Imprese rimangono ignoti ai più: si tratta di un complesso eroico, un attributo progressista da cantare nelle conferenze e nei discorsi. Lo «stakanicismo» è, in fondo, una speculazione politica.

Quali sono dunque i risultati? Un'autostrada che per la Jugoslavia ha lo stesso significato delle macchine inuti di Muniari: un gioiello preziosissimo che non serve perché nessuno lo può doppiare, e che giace nella sabbia, e che giace nella sabbia, e che giace nella sabbia, e che giace nella sabbia.

La storia dell'autostrada è significativa; riassume in se stessa tutta la storia della Jugoslavia dalla fine della guerra ad oggi, e sta a dimostrare l'evoluzione del socialismo di Tito che in politica è possibilista, ma che nell'economia è più rigoroso di quanto non fosse lo stesso Marx.

Li vediamo questi jugoslavi accettare con disinvoltura il confronto con lo standard di living dell'Occidente, e in particolare modo con quello dell'Italia, che in questi ultimi dodici anni fu travagliata e vilipesa, come una brutale nemica, e appena oggi sta risuonando faticosamente la chitarra con una collaborazione amichevole, senza pregiudizi e preconcetti. E' un confronto malinconico: talvolta stridente. Giocano nella valutazione di questa realtà infiniti fattori: quello della razza, per esempio, della lingua e del costume. Anche nei croati e nei sloveni, che rappresentano la parte più evoluta della Jugoslavia, c'è un pizzico di fatalismo, caratteristico della gente balcanica. Non dicono «insciullah», come i macedoniani, ma si stringono nelle spalle e lasciano fare al destino. Oltre confine solo gli italiani che vi sono rimasti non chinano la testa e soffrono di «nostalgia» e di invidia. Gli altri guardano con occhi distratti le meraviglie dell'Occidente.

Questo discorso vale soprattutto per la generazione di mezzo, che ha vissuto la guerra più che quella della maturità. La combattuta e si è ritrovata di colpo nel comunismo appena temperato dagli slanci nazionalistici del maresciallo Tito. E' stato — crediamo — uno «shock» piuttosto duro soprattutto per gli intellettuali e per la classe borghese che ha ingenuamente e nella bellissima Lubiana era cresciuta all'ombra della democrazia sia pure autoritaria dell'Austria. Popolo intelligente, versatile, anche se un po' orientale nel gusto della vita, quello croato ha dovuto assaggiare amaramente la miseria della guerra, e ha ingenuamente credendo gli occhi, per non morire di fame. Si sono così abituati a salire un'erta che non accenna ancora a finire pur essendo oggi un po' più dolce, un po' meno sassosa. Per questo non rimpiangono apparentemente il passato e sperano nell'avvenire; per questo non invidiano nessuno.

Ma i giovani? Qui il tema si fa difficile, denso di implicazioni e di contrasti. Un italiano che in questi giorni ebbe come compagno a Zagabria uno studente dell'Università si sentì fare questo discorso: «Ogni tanto esprimiamo dei dubbi su questa Jugoslavia, c'è un pizzico di fatalismo, caratteristico della gente balcanica. Non dicono «insciullah», come i macedoniani, ma si stringono nelle spalle e lasciano fare al destino. Oltre confine solo gli italiani che vi sono rimasti non chinano la testa e soffrono di «nostalgia» e di invidia. Gli altri guardano con occhi distratti le meraviglie dell'Occidente.

I giovani sono invidiosi, costituiscono uno dei pericoli più evidenti del regime. All'epoca partigiana non hanno partecipato neanche spiritualmente, perché immaturi. Quelli che allora combatterono quasi tutti nelle gerarchie del regime e non danno fastidio. Il clima del dopoguerra li ha temprati forse nel fisico, ma avviliti nel morale. E adesso, pur rinunciando come i loro padri al confronto con l'Occidente, pur rinunciando a speranze immediate, non si addagiano a «servire», non vogliono che sopra i loro pensieri si sia sempre lo spettro, il ricatto morale del comunismo. Vogliono essere liberi, vogliono scegliere da soli la loro strada. Spesso è la strada del «feticcio», che molti purtutto imboccano con l'ingenua speranza di trovare nell'Occidente l'Eden spirituale che essi desiderano, non l'Eden economico beninteso perché sanno benissimo quali prospettive offre ormai la vita del proprio. Ma chi rimane, e chi rimane con un desiderio di rinascita e di riforma. L'intellettualismo schematico non ha creato in Jugoslavia una classe di comunisti come è avvenuto in Russia, dove i giovani non sanno pensa-

RIMEDI ESTREMI AI MALI CRONICI DEL TRAFFICO

Sarà vietato alle automobili il centro storico della Capitale?

Qui funzionerebbero pratici mezzi di tipo modernissimo per trasportare rapidamente i passeggeri su brevi percorsi

Roma, maggio

Ogni anno poco meno di mezzo milione di automobili si diramano, dalle catene di montaggio, in tutti gli angoli dell'Italia. E il mercato automobilistico non accenna a saturarsi: la produzione aumenta, attualmente, di circa il venti per cento. Un aumento ancora maggiore è previsto per il 1958, in seguito al lancio della nuova superutilitaria della Fiat. Il problema del traffico prende proporzioni sempre più vaste. Si sta cercando di far fronte alla situazione allargando le strade già esistenti e costruendo nuove grandi vie di comunicazione, nonché numerosi tratti di autostrade. Ma ciò non basta. La maggior parte delle automobili nuove vengono immatricolate nei grossi centri urbani. Oggi, nelle grandi città,

alla popolazione umana si è aggiunta una numerosa popolazione di esseri meccanici; la quota dell'aumento è maggiore di quella degli uomini, e lo spazio di cui ha bisogno a essere via libera, per l'ultimo posto nel parcheggio. Così la popolazione delle automobili minaccia di buttar fuori dalle città gli esseri umani. Questo sta succedendo a Roma, dove circolano ormai circa 150 mila vetture. Ogni giorno ne vengono immatricolate più di mille; ed è lecito pensare, anzi sperare, che verrà il giorno in cui ciascuna delle 450 mila famiglie romane avrà almeno una automobile, grande o piccola,

rimanendone tuttavia molte che, come accade oggi, ne avranno più d'una, sicché si può immaginare che entro un certo numero di anni la circolazione a Roma potrà moltiplicarsi per quattro.

Nel centro di Roma il traffico rappresenta ormai un problema serio e quasi angosciante. Il centro di Roma conta solo tre o quattro grandi strade, ai lati delle quali si trova la vecchia città pontificia del tempo della carovita. In questo labirinto di viuzze, così strette che spesso le grosse macchine ci passano a stento, e sempre affollatissime, è diventato quasi impossibile circolare. Si sta talvolta fermi per lunghi minuti, si passano quarti d'ora e mezzo girando intorno a un blocco di case, si è tentato di tutto per facilitare e snellire il traffico, convogliandolo in grosse correnti: è stato inventato, e in un certo senso è pregevole, il cosiddetto quadrilatero di scorrimento, una specie di circolazione del centro, tutta a senso unico, in modo da ridurre al minimo le soste dei veicoli che impedirebbero, con continue interruzioni, il perfetto scorrere della corrente. Il quadrilatero, sollevato proteste fierissime, articoli ironici dei giornali romani, fu qualificato quadrilatero di smarrimento; invece è oggi accettato e apprezzato da tutti perché reca vantaggi indiscutibili. Tuttavia si tratta di espedienti. Oggi tutte le risorse sono sfruttate: si trovano i cartelli di circolazione obbligatoria perfino sui monumenti, sulle colonne e sui ruderi romani.

Ciascun automobilista che si avventura nel cuore della città giura che la prossima volta prenderà l'autobus. Quanto ai pedoni, e ai passeggeri dei veicoli che essi osservano, essi scostano e ostili, dall'alto di quegli scaloni traballanti, l'affannoso formulatore di vetture, essi considerano gli automobilisti un po' come dei nemici, uomini più fortunati di loro, indotti fatalmente alla prepotenza. Osservate, per esempio, il maggiore bisso di un pedone che non s'era accorto dell'automobile, quando questa si ferma di botto per lasciarlo attraversare la strada.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Questo recinto comprenderebbe appunto tutto il centro storico di Roma. Qui funzionerebbero mezzi di tipo modernissimo, mezzi di trasporto pubblico, servizi del tipo «navicella», che porterebbero rapidamente i passeggeri su brevi percorsi, senza pagare, ed anche, poiché a nove decimi della circolazione, rappresentate dalle automobili private, sarebbero spariti. Quanto ai pedoni, e ai passeggeri dei veicoli che essi osservano, essi scostano e ostili, dall'alto di quegli scaloni traballanti, l'affannoso formulatore di vetture, essi considerano gli automobilisti un po' come dei nemici, uomini più fortunati di loro, indotti fatalmente alla prepotenza. Osservate, per esempio, il maggiore bisso di un pedone che non s'era accorto dell'automobile, quando questa si ferma di botto per lasciarlo attraversare la strada.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Questo recinto comprenderebbe appunto tutto il centro storico di Roma. Qui funzionerebbero mezzi di tipo modernissimo, mezzi di trasporto pubblico, servizi del tipo «navicella», che porterebbero rapidamente i passeggeri su brevi percorsi, senza pagare, ed anche, poiché a nove decimi della circolazione, rappresentate dalle automobili private, sarebbero spariti. Quanto ai pedoni, e ai passeggeri dei veicoli che essi osservano, essi scostano e ostili, dall'alto di quegli scaloni traballanti, l'affannoso formulatore di vetture, essi considerano gli automobilisti un po' come dei nemici, uomini più fortunati di loro, indotti fatalmente alla prepotenza. Osservate, per esempio, il maggiore bisso di un pedone che non s'era accorto dell'automobile, quando questa si ferma di botto per lasciarlo attraversare la strada.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata fatta, per mezzo del «Giornale d'Italia», una «scontroposta» interessante, che ha acceso una viva polemica. Invece di mutilare il vecchio centro storico della Capitale, è stato detto, si costituisca un recinto vietato alle automobili private.

Così è stata avanzata la proposta di aprire nuove grandi vie di circolazione. Innanzi tutto costruendo delle gallerie sotto il Pincio e dietro via Margutta sotto Trinità dei Monti, in modo da eliminare del tutto il traffico di passaggio. Fin qui niente di male. Ma quando è stato proposto, invece, di smantellare e buttar giù il «tre case nel vecchio centro», per allargare le strade (come fu fatto alcuni anni or sono di rimpetto alla Stazione Termini), le proposte dei romani, automobilisti o no, sono fiorite. Ed è stata

NUOVI INDUGI PER SUPERARE LA CRISI MUNICIPALE

Rinviata a mercoledì prossimo la seduta del Consiglio comunale

Al punto in cui si è giunti tornerebbe dannoso ogni ulteriore ritardo per la perpetuarsi delle polemiche tra i partiti

Il Consiglio comunale non si riunirà questa settimana, e la prossima adunanza si avrà solo tra otto giorni, mercoledì 22 maggio. La decisione è stata adottata ieri sera dalla Giunta municipale, nell'evidente scopo di non dichiarare intento di dare alla segreteria politica un più ampio margine di tempo per l'ennesimo e forse estremo tentativo di risolvere la crisi.

La decisione equivale ad un rinvio, poiché la seduta del Consiglio era stata preannunciata per dopodomani venerdì, e la nuova dilazione non può non suscitare perplessità, tanto più che il lungo strascico della crisi e della prospettiva di una completa ripetizione della doppia serie di scrutini per l'elezione del Sindaco. Il rinvio ha indotto, come è noto, le sue giustificazioni, poiché i risultati del Congresso democratico possono determinare nuovi sviluppi nella situazione politica, e in attesa di un nuovo tentativo di trattativa tra i quattro partiti del centro democratico. Ma potrà essere giustificato, soprattutto, se l'intero problema di elezione del Sindaco e degli assessori — verrà risolto entro la prossima settimana. Va ricordato che, qualora la prima votazione non fosse sufficiente, i collegi prossimi dovessero risultare inconcludenti, sarà opportuno che il Consiglio torni a riunirsi nei giorni immediatamente successivi, per procedere, senza ulteriori indugi, alle votazioni decisive. La legge prevede al riguardo che la seconda riunione avvenga entro otto giorni dalla prima, e si saranno quindi soltanto uno o due giorni di distacco per ripetere la seduta. Ormai i tentativi sono già stati fatti nei più disparati sensi, consentendo, da centro, destra e sinistra di esprimere una vasta gamma di combinazioni e di scontri, facendo imparare a memoria ai cittadini i discorsi dei vari oratori, poiché, praticamente, vengono ripetute sempre le stesse cose.

Il rinvio, come detto, può trovare ragione nei mutamenti avvenuti nella direzione democratica, cristiana, tanto è vero che appena questa sera si riunirà il nuovo Consiglio provinciale per eleggere gli organi esecutivi del partito. Tuttavia, per quanto concerne la costituzione della Giunta, poche novità appaiono possibili, per la riapertura della politica centrista della D.C. e per la possibilità di appello ai liberali, al socialdemocratico e ai repubblicani per ridare vita al quadripartito, e in tale eventualità la D.C. pare intenzionata a ricercare l'accordo

anche rinunciando alla candidatura dell'ing. Bartoli e proponendo quindi un altro nome per l'elezione del Sindaco (e quest'ipotesi potrebbe verificarsi pure se gli alleati rifiutassero di entrare a far parte della Giunta, assicurando però il loro preventivo e poi costante appoggio ad un monocolore democristiano). Se non riuscirà il ritorno alla vecchia alleanza, allora la D.C. verosimilmente rifiuterà di appoggiare Bartoli candidato, e la manifestazione di continuità programmatica.

Queste le più attendibili previsioni, ma potranno maturare anche colpi di scena. Per esempio, vi è stata una lunga riunione del gruppo consiliare e del Comitato comunale democristiano, e di questa di vedute si sarebbe potuta avere una qualche idea. Ma, presumendo che ciò sia avvenuto nella valutazione dell'iniziativa presa dal socialdemocratico contro la D.C. e con l'appoggio del centro-comunista, la relazione all'atteggiamento delle destre.

La vicenda comunque bisognerà che trovi, e presto, la soluzione, sia pure quella del compromesso, in modo da assicurare il funzionamento dell'Amministrazione comunale. Le esigenze dei partiti possono trovare comprensione e rispetto solo in quanto non ledano gli interessi generali della città; altrimenti sarà meglio far sfociare le dispute politiche nella loro sede più naturale, quella del Parlamento, e non in quella della politica municipale. La vicenda comunque bisognerà che trovi, e presto, la soluzione, sia pure quella del compromesso, in modo da assicurare il funzionamento dell'Amministrazione comunale. Le esigenze dei partiti possono trovare comprensione e rispetto solo in quanto non ledano gli interessi generali della città; altrimenti sarà meglio far sfociare le dispute politiche nella loro sede più naturale, quella del Parlamento, e non in quella della politica municipale.

Questo sera si riunisce il Comitato provinciale D.C.

Questa sera, alle 19 precise, nella sede di piazza S. Giovanni 5, si riunirà il neoeletto Comitato provinciale della Democrazia Cristiana per procedere, a norma dell'art. 51 dello statuto del partito, alla costituzione degli organi esecutivi. Nel corso della riunione verrà inoltre esaminato il problema della crisi comunale.

Politica e libertà economica per il progresso sociale

Sabato giungerà a Trieste il sen. avv. Vinicio Zilino per l'annunzio della conferenza sul tema «Una politica di libertà economica e progresso sociale» al pubblico notro e delle controparti provinciali di Gorizia e Udine, e in particolare agli operatori economici e ai liberi professionisti più interessati. Tale

conferenza rientra nel quadro delle manifestazioni indette nelle principali città italiane dal Comitato d'Intesa interconfederale allo scopo di precisare alcuni orientamenti fondamentali di politica economica nell'attuale momento.

Negli ambienti economici l'annunciata conferenza ha destato vivo interesse e presso il «Centro provinciale di difesa della libertà economica» per il progresso sociale, cui è stata affidata l'organizzazione di tale iniziativa interprovinciale, continuano a pervenire le richieste per il ritiro dei biglietti di invito per partecipare alla riunione che avrà luogo alle 17, nella sala delle conferenze della Camera di commercio, in via S. Nicolò 5. Il sen. avv. Vinicio Zilino, già Segretario di Stato, e il sen. avv. Benedetto De Gasperi, ha ricevuto in questi ultimi anni posti di particolare importanza e responsabilità, e pochi inviti sono stati rifiutati per partecipare a tale manifestazione si possono ritirare presso le segreterie delle varie associazioni aderenti al Centro.

Una vendita di saponette non autorizzata dall'ONMI

L'ONMI comunica: «Ritenta che una donna ha identificato in giro per case e uffici a vendere saponette per conto dell'Opera maternità e infanzia. Si mette subito in contatto con la polizia. L'ONMI non chiede oboli di alcun genere e sotto nessuna forma. La Federazione di Trieste della Riforma Sociale, a cui è inteso la locale Questura».

Orario degli uffici ENAL

Gli uffici della direzione del Doposcuola provinciale ENAL, via della Borsa, 1/11, hanno applicato da ieri il seguente orario estivo: dalle 8.30 alle 12.30 e dalle 16.30 alle 19.30.

LA BATTAGLIA CONTRO LA POLIOMIELITE

Prime vaccinazioni a Trieste con il metodo del dott. Salk

160 vaccini messi a disposizione dall'Alto Commissariato per la nostra città. Bambini dai 10 mesi ai tre anni compiuti

Enne risonanza mondiale, qualche anno fa, l'annuncio della scoperta di un vaccino antipoliomielitico, rivelatosi, dopo lunghi studi ed esperimenti, efficace a prevenire la paralisi infantile e quanto meno a ridurre la gravità: si trattava di un vaccino, si dice, dal nome dello scopritore, un medico americano. Da quel primo annuncio molta strada si era fatta ormai per la perfezione di quell'arma contro la poliomielite, sciochi dai primi esperimenti, accompagnati dalle fatali incertezze, la scienza medica è venuta oggi a perfezionare tale metodo, la cui applicazione su larga scala va progressivamente mettendo piede in molti paesi.

L'Alto Commissariato per la Igiene e la Sanità pubblica è di recente venuto nella determinazione di attuare anche nel nostro Paese un programma di vaccinazioni volontarie antipoliomielitiche, che già sono state praticate, appunto con promettenti risultati, in varie nazioni. A questo scopo è stato destinato un lotto di vaccino, del quale verrà a beneficiare, come annunciato qualche giorno fa — anche Trieste.

Il quantitativo pervenuto sinora alla nostra Prefettura consentirà pertanto la vaccinazione di 160 bambini, 80 dei quali sono già stati prescelti fra quelli ricoverati in Istituti ospedalieri o assistenziali. Di conseguenza, rimangono ancora a disposizione del pubblico 80 dosi di vaccino antipoliomielitico. Esso è stato preparato, informa un comunicato della Prefettura, secondo il metodo di Salk, ed è stato preventivamente controllato dall'Istituto Superiore di Sanità, che garantisce una solida immunità, anche se non assoluta, come del resto accade per i vaccini di qualsiasi specie.

Il controllo, conto delle limitate disponibilità, le vaccinazioni saranno riservate esclusivamente ai bambini dai dieci mesi di vita ai tre anni compiuti. Si avverte inoltre che le vaccinazioni saranno regolate dalle seguenti norme: saranno praticate in ordine di precedenza delle relative richieste, e non subordinate al consenso scritto dei genitori o, in mancanza, di chi esercita la patria potestà.

Pertanto coloro che intendano far vaccinare i propri bambini, sempreché questi ultimi

La motonave «Cellina» consegnata al Lloyd Triestino

Proveniente da Dunkerque, è arrivata ieri nel nostro porto la motonave «Cellina», terza unità consegnata al Lloyd Triestino delle quattro acquistate in Francia, per essere impiegata nella ripristinata linea Trieste-Estremo Oriente. Le due prime, l'«Adige» e l'«Isarco» sono già entrate a far parte della flotta Lloydiana e messe in linea; la quarta, che sarà battezzata «Livorno» sarà consegnata entro l'anno.

Come già annunciato la «Cellina» sarà sottoposta nel nostro porto a lavori di adattamento al nuovo servizio e partirà quindi per l'Estremo Oriente il 10 luglio.

Sistemazione di strade esistenti e costruzione di nuove, riparazione di marciapiedi - 337 milioni in bilancio - L'imbocco della galleria di piazza Foraggi

Il tema strade è il più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

LAVORI PROGRAMMATI DAL COMUNE

Numerose opere e strade previste per l'esercizio 1957

Sistemazione di strade esistenti e costruzione di nuove, riparazione di marciapiedi - 337 milioni in bilancio - L'imbocco della galleria di piazza Foraggi

Il tema strade è il più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

I lavori programmati dal Comune nei piani dell'anno scorso e tuttora in fase di esecuzione, sono già stati reiteratamente illustrati e presentati al Consiglio comunale, e la loro esecuzione è ritenuta di primaria importanza. Per la prima volta, la Commissione di Urbanistica, che ha il compito di approvare i progetti di opere pubbliche, ha approvato il progetto di sistemazione di strade esistenti, della costruzione di nuove vie e della riparazione dei marciapiedi. Complessivamente, per il complesso dei lavori nel bilancio del 1957, viene previsto un importo di 337 milioni.

Semplicità di strada già esistente, ma più ricorrente nei segnalazioni che pervengono al nostro giornale, e si tratta infatti di un problema tra i più assillanti. Numerose e notevoli opere sono state compiute in questi anni, affrontando ingenti spese per riassetto vie e piazze, per migliorare il traffico cittadino e aprire nuove strade. Tuttavia molto rimane da fare, anche perché l'intenso movimento di veicoli logora rapidamente il manto d'asfalto delle pavimentazioni stradali e peggio succede dove ancora le vie sono lastricate.

CRONACHE SPORTIVE

I CALCIATORI AZZURRI ALLA «COPPA DEL MONDO».

Ferrario della Triestina tra i ventidue segnalati

Nell'elenco non figurano Lovati, Orzan, Segato, Virgili, Prini - Iscritto anche Secchi

Roma, 14. La F.I.G.C. comunica i nomi dei 22 giocatori segnalati alla FIFA per la squadra azzurra per il Campionato del mondo.

Milano: Bian, Buffon, Fontana.

Sampdoria: Bernasconi.

Juventus: Boniperti.

Napoli: Bugatti, Pesaola, Posio.

Florentina: Cervato, Chiappella, Gratton, Magnini, Montuori.

Triestina: Ferrario.

Roma: Chiappa, Venturi.

Torino: Grava, Rigamonti.

Internazionale: Pandolfini.

Bologna: Pivattelli, Rota.

Udinese: Secchi.

Il «Giorno» di Milano afferma di conoscere le intenzioni di Foni per l'incontro di Lisbona dove gli azzurri, il giorno 26 maggio, incontreranno la rappresentativa portoghese per le selezioni del campionato del mondo. Ecco quanto in proposito sostiene il giornale: «Foni prospetterà la costituzione di una squadra pressoché simile a questa: Buffon in porta, al posto di Lovati, la cui forma non è affatto brillante (soprattutto dal punto di vista psicologico, dopo la mezza dozzina subita a Zagabria); Fontana terzino destro, essendo egli più portato a marcare l'ala che a vagare a centrocampo; Cervato, terzino sinistro, insostituibile. In mediana, salvo il solo generoso Chiappella; Bernasconi e il virile Ferrario - molto rimpianto da Barassi - in balottaggio per il posto di stopper; Venturi, laterale sinistro se le referenze di Marmo, Trentorio e Bigogno non saranno troppo scoraggianti al suo riguardo. All'attacco, una soluzione nuova: Muccinelli alla destra, Boniperti interno destro, Bian centravanti, Montuori interno sinistro e Gratton ala sinistra. Il centravanti Bian e Montuori funzionerebbero costantemente da punte avanzate; gli altri eserciterebbero la propulsione nella rifinitura del gioco, rientrando in azione se lo richiederanno le circostanze agonistiche».

Chieste alla FIGC urgenti riforme

A firma di Enzo Arnaudi, «Gazzetta Sera» di Torino pubblica il seguente articolo sulla situazione del calcio nazionale e sulle riforme più urgenti.

«Nel giro di una ventina di giorni la squadra azzurra ha fatto una pessima figura dinanzi all'Europa, ha subito una sconfitta di fronte alla Jugoslavia e la squadra cadetta s'è fatta soffocare in casa dall'Inghilterra, perché non sa più giocare al calcio e respinge il gioco d'attacco. E ciò accade perché il calcio italiano non offre più nulla di buono alla nazionale che lo rappresenta. «Non è quindi della nazionale che bisogna operare (evitare di sbagliare la formazione resta, naturalmente, cosa commendevole), ma sul calcio nostro, sul campionato, sul Centro di ricerca. E l'operazione deve avvenire con estrema rapidità, onde evitare che gli echî del disastro di Zagabria si smarriscano nella morte gora federale e non perdere tempo perché se n'è già perso troppo. Essa deve essere profonda e drastica, nonché completa con tutte le forme adatte ad un provvedimento di emergenza: riunione straordinaria del Consiglio delle Leghe, per quanto riguarda il massimo consesso, e deliberazioni immediate del Consiglio federale».

«Questa riforma tecnica del nostro calcio deve realizzarsi attraverso i seguenti punti: 1) Riduzione del massimo campionato da 18 a 16 squadre. Non abbiamo giocatori per 18 squadre e un calendario di 30 giornate, anziché di 34, permetterebbe un adattamento di lavoro attorno alla Nazionale. 2) Importazione forzata di una decina di allenatori mediocri».

FORMATE DUE SQUADRE POTENTI

Pronte Ferrari e Maserati per il Gran Premio Montecarlo

Modena, 14. All'aeroporto di Modena si sono svolte le prove conclusive delle squadre della Ferrari e della Maserati, che prenderanno parte al Gran Premio di Montecarlo, in programma domenica prossima.

Per la Ferrari, sono scesi in pista con la vettura 2500, a 8 cilindri, formula 1, gli inglesi Collins e Hawthorn, e il tedesco Von Tripps. Tutti hanno girato a velocità elevata, mettendo in evidenza il grado di preparazione e l'efficienza delle vetture. La Ferrari impiegherà a Montecarlo Collins, Hawthorn, Von Tripps e probabilmente Musso.

La Maserati ha girato con Scarlatti e con il capo collaudatore Bertocchi, al volante l'uno della vettura 2500 a 6 cilindri, l'altro della 2500 12 cilindri nuovo modello. La Maserati schiererà a Montecarlo Fangio, Shell, Mendiguet e il tedesco Hermann. Le macchine saranno inviate a Montecarlo domattina.

ropei (jugoslavi, cecoslovacchi, ungheresi) da immettere nelle nostre società al fine di evitare la lebbra del calcismo, di insegnare il gioco di attacco, di cui si è smarrita anche l'idea, alla squadra e la tecnica individuale ai giocatori, di cui 99 per cento non sa colpire e passare di schiotta, dribblare, agganciare e stoppare, ecc. 3) Ridimensionare il Centro tecnico federale che fabbrica allenatori in 15 giorni e che, costando, quando sarà finito, la più inutile delle imprese edilizie, costerà infatti 700 milioni per offrire al calcio campi di tennis da Coppa Davis, una pista atletica con sette corsie, una piscina ed una palestra e l'impianto, ecc. Come sarebbe bello, poi, se il CONI se lo prendesse, rimborsando qualche centinaio di milioni (con

quali costruire due o tre «centri» tecnici utili al calcio) e liberando la Federazione dalle enormi spese di gestione. 4) Regolamentare più severamente la concessione dei diplomi a tre categorie di tecnici: direttori tecnici, allenatori e istruttori.

«Quattro punti di un piano in sintesi, alla cui applicazione dovrà provvedere il dott. Giuseppe Pasquale, che non vuole costituire un modello, ma soltanto un primo abbozzo da far entrare immediatamente in applicazione».

«Si ricordi la presidenza federale che a Zagabria non si è vista soltanto la nostra Nazionale perdere per 6 a 1, ma il nostro calcio, povero e squallido, umiliato. E che questi spettacoli non si possono vedere per lungo tempo. Pena la perdita del cadreggino».

I CAMPIONATI DI TENNIS A ROMA

Pietrangeli batte Merlo e vince il singolare maschile

Dal romano liquidata la partita in tre «set». Cede il nostro doppio a quello australiano

Roma, 14. Il tenne Nicola Pietrangeli ha conseguito un notevole successo in un importante torneo di tennis battendo agevolmente in tre soli set il giovane Giuseppe Merlo nella finale del singolare maschile dei campionati internazionali d'Italia. La partita non è stata molto bella, data la non buona giornata di Merlo, il quale non ha ripetuto la prestazione fornita contro Rose, tanto che dopo il primo set, abbastanza combattuto, è apparso ormai segnato, e solo nel finale, approfittando anche della evidente emozione che aveva preso Pietrangeli, ha cercato di razionalizzare il risultato. Non è stato quindi del gioco e le uniche fasi interessanti sono venute dall'opera di Pietrangeli, oggi assai registrato e quasi zioso. Battendo Merlo non è facile per qualsiasi giocatore, ma oggi Pietrangeli ha scelto la via migliore, non accendendo le reti che quando la conclusione gli era sicuramente favorevole.

Il primo set, come detto, è stato il più combattuto. Pietrangeli, al terzo gioco, poi, Merlo riusciva a portarsi in vantaggio per 5-3, ma Pietrangeli pareggiava. Era ancora il bolognese ad avere l'occasione di un gioco all'undicesimo game, ma infine Pietrangeli, con magnifici colpi passanti e smorzati, concludeva il 14. gioco il set in suo favore. La seconda partita non aveva storia: il romano si portava sul 2-0, poi cedeva il proprio servizio all'avversario, quindi andava sul 4-1, Merlo rimontava a 2-4 e, infine, Pietrangeli vinceva per 6-2.

La resistenza di Merlo a questo punto si andava sempre più affievolendo. Nel terzo set vinceva Pietrangeli, proprio servizio, imitato subito dopo da Merlo, poi il più giovane dei due, con un gioco brillante, si portava sul 5-1. A questo punto Pietrangeli era preso da un certo nervosismo, quasi che avesse paura di vincere. I suoi colpi fino allora tesi e precisi diventarono lenti, e Merlo poteva così rimontare fino a 5-1. Sul finale la fortuna si alleò con Nicola Pietrangeli, il quale riusciva due volte a pareggiare il game con due netti e vinceva così la partita e l'incontro grazie ad altri due colpi fortunati che toccavano la rete e si portavano nel campo avversario impedendo a Merlo qualsiasi intervento.

Campionati di Francia Due italiani teste di Serie

Parigi, 14. L'australiano Lewis Hoad detentore del titolo francese, è stato scelto quale prima testa di serie dai commissari del campionato tennis francese.

La federazione tennis francese ha ricevuto un numero record di 136 iscritti. Ne ha scelti 68 mentre per la qualificazione di altri 8 da ammettere al torneo di singolare sarà disputare una serie di incontri eliminatori a partire dal 17 maggio.

Per il cartellone del singolare maschile, al quale prenderanno parte 76 giocatori, le teste di serie sono state assegnate come segue: 1) Hoad, Australia; 2) Ashley Cooper, Australia; 3) Sven Davidson, Svezia; 4) Giuseppe Merlo, Italia; 5) Mervyn Rose, Australia; 6) Nicola Pietrangeli, Italia; 7) Buge Paky, Stati Uniti; 8) Herbert Flam, Stati Uniti; 9) Pierre Darmon, Francia; 10) Neal Fraser, Australia; 11) Jackey Brighant, Belgio; 12) Jaroslav Drobny, Egitto; 13) Robert Hallet, Francia; 14) Paul Remy, Francia; 15) Luis Ayala, Cile; 16) Mike Davies, Gran Bretagna.

Per il cartellone del singolare femminile le teste di serie sono state stabilite come segue: 1) Shirley Bloomer, Gran Bretagna; 2) Dorothy Knodel, Usa; 3) Christiane Mercelis, Belgio; 4) Edda Buding, Germania; 5) Darlene Hard, Usa;

6) May Hawthorn, Australia; 7) Silvana Lazzerini, Italia; 8) Anneliese Bellani, Italia; 9) Sany Komocsi, Ungheria; 10) Heather Brewer, Bermuda; 11) Jacqueline Kermine, Francia; 12) Ginette Buaille, Francia; 13) Vera Puzelova, Cecoslovacchia; 14) Erika Vollmer, Germania; 15) Marthe Pelery, profuga ungherese; 16) Yola Ramirez, Messico.

Un torneo del T.C.T.

Il Tennis Club Triestino indice per i giorni dal 16 al 19 maggio un torneo regionale per III categoria e non classificati. Le gare saranno: singolare maschile, doppio maschile, singolare femminile, doppio misto. Sono pervenute finora numerose iscrizioni. Si spera in una larga adesione di tutti i giocatori della Regione. Le iscrizioni si chiuderanno entro le ore 18 del 15 sera.

Tesseramento F. M. I. - La direzione del Moto Club Trieste invita tutti i tesserati a provvedersi tempestivamente della tessera F. M. I. indispensabile per concorrere alle manifestazioni locali, la prima delle quali sarà la Gimcana nel Cortile delle Milizie del Castello di S. Giusto in programma per il 26 corr., e a quelle fissate nelle altre province italiane. Presentarsi presso la sede del Vespa Club, Raffineria 6, dove si accolgono tutte le iscrizioni alla Sezione femminile e sociale, e con la esenzione delle quote sociali.

LA SETTIMANA DEL CICLISMO GIULIANO

Un asso in erba Gregori 17enne studente triestino?

Domenica la massima categoria dei dilettanti ha corso a Pordenone nella Coppa Pasiano. Gli undici, stanchi della vittoria, vennero e trionfano hanno richiamato in patria, magari per una domenica, lo azzurro Pizzali (un unghiese residente a Milano dove corre sotto i colori dell'Excelsior) il quale con una delle sue solite spettacolari volate ha inflitto i cinque superstiti dell'ultima lega al termine di una gara tirata ad oltre quarantadue di media.

Purtroppo Pizzali è stato spesso male in quanto all'olimpionico Melbourne sono mancati gli avversari di maggior quotazione. Infatti alla gara di Pordenone scarse e qualitativamente modeste la partecipazione veneta aggravata dall'assenza dei dilettanti della triestina «Coppi-Hausbrandt» occupati a completare la preparazione in vista della finale della Coppa Italia, campionato nazionale a squadre, in programma per domenica prossima a Treviso dove la formazione triestina dovrà rappresentare il ciclismo regionale. Comunque alla gara di Pordenone, oltre alla prevista vittoria di Pizzali da segnalare la buona prova del friulano Tomas del «Don» e del Triestino Berliacqua della «Bartali-Rovis» che si sono classificati ai posti d'onore.

Malgrado i poco incoraggianti precedenti, domenica si è ripetuto l'errore di approvare due corse per allievi. Una a Ronchi e l'altra a Udine. Vittoria del veneto Moro a Ronchi e del friulano Marzucco a Udine. Larga la partecipazione degli allievi veneti a Ronchi, limitata ai soli friulani invece la gara di Udine. Ma non è dei risultati che vogliamo occuparci ma del fatto che la commissione tecnica o il comitato regionale conti-

UN ALTRO CLAMOROSO RITORNO?

Probabile Magni al Giro d'Italia

Il vecchio campione prenderà la decisione dopo alcuni esperimenti

Monza, 14. All'albergo dove la squadra della «Chlorodont» sta ultimando i preparativi in vista dell'ormai prossimo Giro d'Italia, è stato possibile incontrare il campione triestino, il campione toscano, da anni residente a Monza, si trova con i suoi più giovani compagni di squadra non solo in qualità di direttore sportivo. Partecipa infatti anch'egli agli allenamenti ed alle sgroppate in bicicletta. Non è esclusa fino a questo momento, anzi appare assai probabile, l'ipotesi che Firenze Magni possa tornare all'attività agonistica e proprio in occasione del Giro d'Italia.

È stato chiesto a Magni: «Ha fondamento la voce di una sua partecipazione alla massima corsa a tappe nazionale in qualità di corridore, naturalmente, e non di direttore sportivo o di semplice

spettatore?». Magni, pur non trovando ancora la possibilità di una risposta decisiva, ha risposto testualmente: «È vero che io sono intenzionato di ritornare alle competizioni, e proprio in occasione del Giro d'Italia. Da giorni, infatti, mi alleno a questo scopo e da ieri ho preso parte alle uscite in bicicletta con la squadra da me diretta. Tutto, però, è subordinato più che al mio stato personale di salute, che ritengo ottimo, alle condizioni di forma. Domani sera, comunque, prenderò la decisione definitiva, dopo che avrò sperimentato le mie possibilità di ben figurare nel Giro affrontando con i miei ragazzi la salita di Varese al Campo dei Fiori. Questa asperità è un punto cruciale del Giro d'Italia. Se constaterò di saper ancora competere in salita con i Moser, Nencini e Minardi, allora senz'altro sarò anch'io al «via» da Milano. Nella formazione della «Chlorodont» iscritta al Giro figura tuttora una «X». Sarò io che dovrò risolvere tale incognita».

La squadra della «Chlorodont» è così formata: Minardi, Moser, Nencini, Baroni, Costalunga, Martini, Pintarelli, Pizzali, Tognacini.

Gli olandesi alla Davis

Amsterdam, 14. La squadra olandese che incontrerà gli italiani a Scheveningen il 18, 19 e 20 del mese in corso nel secondo turno delle eliminatorie di Coppa Davis della zona europea sarà composta da J. Van Dalsum, A. E. Dehnert, J. C. Goris e A. E. Van Neegeen, guidati dal dr. L. T. Kinkel in funzione di capitano non giocatore.

Grosits giuocherà in una squadra di Vienna

Vienna, 14. Si apprende che la società calcistica di Vienna «Austria» ha firmato un contratto provvisorio con l'ex nazionale ungherese Gyula Grosits. Un rappresentante dell'Austria si è recato intanto a Budapest per condurre delle trattative sul rilascio di Grosits. Il giocatore che si trova ora a Vienna come profugo, è stato sospeso dalla Federazione di calcio ungherese. Se gli ungheresi non recederanno da questa decisione, Grosits dovrebbe attendere l'esito dell'azione della Federazione internazionale di calcio che a sua volta richiederebbe nuovi negoziati tra lui e la società Viennese.

Il Vespa Club Trieste comunica ai propri soci, e simpatizzanti che la Camera Confederale del Lavoro ha assegnato a questo sodalizio cinque posti per la partecipazione al Rally Turistico da essa organizzato. La quota di partecipazione di lire 13.000 dà diritto ai posti e permortamenti, la benzina è gratuita. I partecipanti devono essere iscritti alla Camera Confederale del Lavoro. Informazioni ed iscrizioni presso la sede del Vespa Club, non oltre giovedì 16 corr. Domenica 9 giugno verrà organizzata una gara sociale a cui la Camera Confederale del Lavoro, Defax sull'Alpe di Ugovizza.

La settimana del ciclismo giuliano

Un asso in erba Gregori 17enne studente triestino?

Domenica la massima categoria dei dilettanti ha corso a Pordenone nella Coppa Pasiano. Gli undici, stanchi della vittoria, vennero e trionfano hanno richiamato in patria, magari per una domenica, lo azzurro Pizzali (un unghiese residente a Milano dove corre sotto i colori dell'Excelsior) il quale con una delle sue solite spettacolari volate ha inflitto i cinque superstiti dell'ultima lega al termine di una gara tirata ad oltre quarantadue di media.

Purtroppo Pizzali è stato spesso male in quanto all'olimpionico Melbourne sono mancati gli avversari di maggior quotazione. Infatti alla gara di Pordenone scarse e qualitativamente modeste la partecipazione veneta aggravata dall'assenza dei dilettanti della triestina «Coppi-Hausbrandt» occupati a completare la preparazione in vista della finale della Coppa Italia, campionato nazionale a squadre, in programma per domenica prossima a Treviso dove la formazione triestina dovrà rappresentare il ciclismo regionale. Comunque alla gara di Pordenone, oltre alla prevista vittoria di Pizzali da segnalare la buona prova del friulano Tomas del «Don» e del Triestino Berliacqua della «Bartali-Rovis» che si sono classificati ai posti d'onore.

Malgrado i poco incoraggianti precedenti, domenica si è ripetuto l'errore di approvare due corse per allievi. Una a Ronchi e l'altra a Udine. Vittoria del veneto Moro a Ronchi e del friulano Marzucco a Udine. Larga la partecipazione degli allievi veneti a Ronchi, limitata ai soli friulani invece la gara di Udine. Ma non è dei risultati che vogliamo occuparci ma del fatto che la commissione tecnica o il comitato regionale conti-

FOTO KZMA



l'olio d'oliva naturale e genuino

quanto costa la salute?

domandatelo a chi l'ha perduta: darebbe tutto l'oro del mondo per riaverla.

difendetela! conservatela! miglioratela!

a tavola e in cucina usate solo

OLIO SASSO

l'olio per tutti e per tutte le età

Per la sua facile digeribilità ed il rapido assorbimento l'olio Sasso è il condimento più indicato per l'infanzia

Per la scarsità di steroli (0,1 per 100 gr) è il grasso più squisitamente idoneo e preferibile per l'alimentazione dell'adulto e del vecchio in quanto non favorisce l'arteriosclerosi

Per queste sue caratteristiche e per il raffinato sapore è il condimento più adatto per gli organismi più delicati e per i palati più esigenti

